

Fecha de recepción: junio 2009

Fecha de aceptación: julio 2009

Versión final: noviembre 2009

Historia. Marcas a través del tiempo. Paisaje

Graciela Novoa *

Resumen: El paisaje ha sido, antes que todo, el referente central para estudiar la larga duración en la apropiación de los territorios por las poblaciones y útil para revelar vestigios históricos que, como los caminos del agua en la ciudad, nos pueden permitir recuperar un hilo histórico, civilizado y civilizador de los sucesivos asentamientos en el lugar.

Palabras claves: Territorio - urbanismo - observatorio - sociedad - marcas - huellas.

[Resúmenes en inglés y portugués y curriculum en la página 61]

Buenos Aires creció entre dos planicies, la de la pampa y la del Río de la Plata, que se relacionaban por una barranca irregular.

A estas condiciones naturales del paisaje del estuario se agrega el sentimiento de inmensidad propio de los paisajes marinos, y no tanto de los fluviales, reforzado con la inmensidad del paisaje pampeano sin accidentes geográficos significativos. El lugar de encuentro de dos horizontes, uno verde y otro pardo. El río definió el emplazamiento y ciudad y puerto tuvieron un mismo origen: puerta y puerto. Esta vocación portuaria condicionó no sólo el desarrollo económico –del puerto como fuente de recursos– y social –con la inmigración de millones de personas– sino también la traza y el paisaje urbano caracterizado por la empinada barranca y los sucesivos avances de la ciudad sobre el río.

El borde ha sido siempre una obsesión porteña, por la íntima relación existente entre la ciudad y el río, que es el recurso ambiental, paisajístico y productivo más valioso de su historia marcando su destino durante más de cuatro siglos.

Buenos Aires, en buena parte de su ribera, ha ido perdiendo su vinculación con el río, sobre el cual se ubica. Dándole tercamente la espalda, ha dejado degradar no sólo el agua como elemento natural sino la arquitectura que había construido como nexo entre la ciudad y el río.

El análisis de todas estas marcas, propias de los gestos transformadores de la sociedad, permitirá comprender la convicción en la apropiación territorial resolviendo los problemas de supervivencia y analizar históricamente la persistencia de las señales en el paisaje, como la proyección cultural de una sociedad sobre un espacio determinado desde la dimensión material, espiritual, ideológica y simbólica.

Paisaje e Infraestructura: La Ribera de Buenos Aires

Cada uno cree en las fórmulas que inventa para solucionar los problemas tal y como los consigue interpretar, siendo la convicción con que acredita en estas fórmulas la que

aparece retratada en las marcas que en consecuencia imprime en el territorio.

João Ferreira Nunes

Buenos Aires creció entre dos planicies, la de la pampa y la del Río de la Plata, que se relacionaban por una barranca irregular posible aun de imaginar en el Parque Lezama, la Plaza San Martín o las Barrancas de Belgrano.

La matriz de crecimiento en sentido este-oeste fue, condicionada por esta situación, mucho más fácil hacia la pampa debido a la abundancia de territorio y más comprometida hacia el este debido a la presencia del Río de la Plata.

A estas condiciones naturales del paisaje del estuario se agrega el sentimiento de inmensidad propio de los paisajes marinos, y no tanto de los fluviales, reforzado con la inmensidad del paisaje pampeano sin accidentes geográficos significativos. El lugar de encuentro de dos horizontes, uno verde y otro pardo. El río definió el emplazamiento y ciudad y puerto tuvieron un mismo origen: puerta y puerto. Esta vocación portuaria condicionó no sólo el desarrollo económico –del puerto como fuente de recursos– y social –con la inmigración de millones de personas– sino también la traza y el paisaje urbano caracterizado por la empinada barranca y los sucesivos avances de la ciudad sobre el río. Buenos Aires se ha ido conformando históricamente con la progresiva urbanización de los terrenos ganados al río transformando la barranca original en nuevas líneas de borde artificial.

Tradicionalmente la costa era percibida como un lugar de trabajo, dejando así de lado las consideraciones estéticas o proyectuales con que se connotaba al paisaje. La zona de la barranca, que garantizaba una distancia prudencial con las áreas de trabajo, fue en cambio codiciada en tanto permitía disfrutar de la brisa, de la vegetación y de las vistas largas sobre el río.

Desde el punto de vista histórico la relación entre el puerto, el río y la ciudad representó sucesivamente las luchas entre ciudad, territorio y nación (Maestriperi, 1992). Particularmente el sector central de la ribera como frente este del área central ejemplifica una lucha aún mayor de intereses, reflejada en los distintos proyectos construidos: la Alameda de Vértiz como bulevar virreinal, el Paseo de Julio ejecutado sobre la anterior traza con el murallón de defensa complementario y sus recovas, la construcción de Puerto Madero, la Costanera Sur y la Reserva Ecológica. Esta variada gama de proyectos con denominadores comunes –su localización privilegiada, la posibilidad de ir creando nueva tierra sobre la base de rellenos (en muchos casos con un status jurídico ambiguo) y la liberación de la rigidez de la cuadrícula colonial y de las normas urbanísticas– fue alejando al río de la ciudad y casi siempre generando oportunidades de negocios y de experimentación proyectual, constituyéndose en un área única para iluminar sobre los distintos pensamientos que se materializaron en la ciudad (Novick, 2001). Un verdadero observatorio de las transformaciones del paisaje costero.

El objetivo de este texto es explorar algunas de las transformaciones en la conformación del espacio urbano y el desarrollo metropolitano, en relación a la historia de las ideas y representaciones como construcción social del paisaje. Este espacio, donde se entrecruzan tendencias contradictorias marcadas por líneas de ruptura respecto de los modelos instalados y donde los dilemas o desafíos que se abordan tienen sus propias limitaciones, nos permite indagar sobre la relación entre los planes globales formulados y las propuestas de intervención ejecutadas impactando en la configuración final del borde de la ciudad.

Las primeras transformaciones

Antes de la intervención del hombre, los bordes costeros eran modificados en forma continua mediante los procesos de erosión y deposición de materiales.

En los primeros años de Buenos Aires, las riberas del Río de la Plata eran playas con presencia de juncos y arbustos. Los primeros asentamientos se ubicaron en las tierras altas, separadas por la barranca natural de la playa llana y vegetada, para evitar las inundaciones. Son parte de las barrancas que, como se dijo anteriormente, aún hoy se observan en algunos lugares de la ciudad.

Podemos señalar una primera etapa, en la cual se producen pequeñas intervenciones, que se extiende desde la fundación hasta aproximadamente 1880 incluyendo en ésta la formulación de los distintos proyectos de puertos que no se concretaron. La transformación de Buenos Aires en el centro de un área de producción agropecuaria, destinada fundamentalmente a la exportación, requirió del desarrollo de infraestructura portuaria, razón por la cual la dinámica urbana avanzó sobre el río.

Las primeras ideas para comunicar la costa y la ciudad se plantearon con el primer virrey y su ejecución se extendería durante largos años, inaugurándose recién con Vértiz una calle arbolada de 182 metros de largo. La ejecución de este paseo de carácter simbólico, conocido como La Alameda, nos anticipa el rol que asumiría la ciudad en la segunda mitad del siglo.

Curiosamente la cuestión central siempre había sido, y lo sigue siendo, la comunicación de la ciudad con el río. Existían problemas para acceder desde la ciudad a la costa, se tenía que mejorar el ingreso de los pasajeros de los barcos y el tráfico de mercancías, facilitar cuestiones de circulación norte-sur y, también, se debía cambiar la presentación de la ciudad al viajero, cosa que sucedía contemporáneamente en otras ciudades. Asimismo existían problemas de salubridad a mejorar que requerían evitar la acumulación de desechos en la barranca del río y, al mismo tiempo, erradicar las viviendas ubicadas en las bajadas, donde se hacinaba la población de bajos recursos. Esta mirada, a la que podríamos llamar estética, tratando de resolver la relación material y simbólica de la costa natural con la infraestructura de la ciudad, es una primera mirada paisajística del problema.

Podemos decir que este paseo inaugurado en 1778 al pie de la barranca es el primer paseo público de la ciudad. Su primera etapa se desarrolló entre Rivadavia y Corrientes extendiéndose luego hasta Córdoba.

Este nuevo elemento de recreación permitía recorrer el paseo costanero o mirar el río y, al comenzar la temporada de baños el 8 de diciembre, inaugurar la costumbre de entrar al río al anochecer. A sus lados se plantaron álamos, sauces, y ombúes; se construyeron bancos de ladrillos para que los paseantes pudieran descansar y más adelante se extendió hacia el norte, cambiándose su nombre por el del Paseo de la Ribera.

Entre 1838 y 1848 comienza un proceso de avance sobre el río por ejemplo con la compra, más hacia el norte, del “bañado” de Palermo (nombre de su primitivo dueño) en donde Juan Manuel de Rosas realizó obras de relleno y parquización en el entorno de su residencia, creando el embrión del actual Parque Tres de Febrero, en lo que es hoy la intersección de las avenidas Libertador y Sarmiento.

En 1865, como anticipo de posteriores intervenciones, surge el muro vertical de cinco metros de alto que sirvió para contener las tierras del Paseo de Julio, iniciando a su vez, la tradición de los proyectos de espacios públicos costeros. Su origen se debió a la necesidad de tapar con una capa de tierra los desperdicios de todo tipo, incluso animales muertos, que los vecinos arrojaban desde el plano de la ciudad, y constituyó la primera traza de las actuales Avenidas Leandro N. Alem y Paseo Colón. Ya existían el Muelle de Pasajeros (1855) con una extensión de 210m que se internaba en el Río de la Plata, perpendicular a la costa, entre Bartolomé Mitre y Sarmiento, en el sitio denominado Bajo de

la Merced frente a la Capitanía de Puerto en el Paseo de Julio y otro Muelle autorizado en 1867 a la Empresa Depósitos y Muelle de las Catalinas.

El murallón no resolvía el problema del puerto pero si la llegada de las aguas, producto de la sustrada, hasta la actual 25 de Mayo. Los muelles tampoco daban solución adecuada al embarque de pasajeros ni a la carga y descarga de mercancías. Por lo tanto, entre 1860 y 1880 se desarrollan múltiples proyectos para concretar la construcción del puerto de Buenos Aires y es en la última década cuando las discusiones se centran en dos proyectos antagónicos, el de Huergo y el de Madero, que reflejaban concepciones e ideas diferentes, representaban a distintos sectores de la sociedad y dan cuenta, por la intensidad de los debates de la época, del alto valor simbólico y económico del sitio. Finalmente, con la construcción del puerto propuesto por Madero se perdió la relación entre la ciudad y el río, quedando la nueva costa aislada de la trama de la ciudad y permaneciendo como lugar residual durante décadas.

La importancia de la decisión de construir el puerto es definitoria para la ciudad y su relación con el río, tal como lo indica Silvestri: "...la historia de los modos y las ideas cambiantes con las que los porteños evaluaron las relaciones entre lo 'natural' y lo 'artificial' en que dieron forma a una naturaleza que carecía de las marcas culturales de la naturaleza europea".

El proceso de crecimiento y la extensión de la ciudad

Desde la Dirección de Paseos, su director el ingeniero Benito Carrasco comenzó en 1916 la tarea pedida por el ingeniero Aguirre, Secretario de Obras Públicas, de transformar los parajes abandonados de la costa del Río de la Plata, detrás del nuevo Puerto. La zona, denominada popularmente el Balneario de los Pobres, se extendía entre las avenidas Belgrano y Brasil. El anteproyecto de Parque y Balneario en estos terrenos de Puerto Madero propiciaba la construcción de un paseo con jardines cerca de la costa, que ofrecía la oportunidad de disfrutar de la brisa del río. El diseño de una amplia rambla de diez metros de ancho sobre el río, destinada a los peatones, y una faja de jardines con locales para diversiones separada de la rambla por una cortina de álamos. La primera etapa tomó una superficie de 6 hectáreas que se parquizó, se plantaron tipas y arbustos y se dispusieron áreas para el deporte al aire libre.

La inauguración del Balneario Municipal Sur y del primer tramo de la Avenida Tristán Achával Rodríguez, tuvo lugar el 11 de diciembre de 1918, coincidiendo con el inicio de la nueva temporada balnearia y con la prolongación del tranvía hasta la avenida Brasil.

Rápidamente se convirtió, gracias a su cercanía con el centro, a la existencia de amplias zonas no ocupadas por edificios y la presencia del río, en el sitio preferido por las familias más modestas para pasear y descansar los domingos. La inmigración y el vertiginoso crecimiento del país, impulsó el equipamiento de aquel paseo con la construcción de bordes parquizados sobre el río, escalinatas y glorietas que se llenaban de multitudes en sus días de esplendor.

Durante la intendencia de Carlos M. Noel (1923/27), se le encomendó a una Comisión de Estética Edilicia el "Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio" y el "Plan Regulador de Reforma de la Capital Federal", lo cual podría considerarse el primer plan global a escala de toda la ciudad. Entre los criterios que entonces prevalecían como principios urbanísticos existía un fuerte énfasis en lo estético, en un sentido que trascendía lo puramente formal para representar los impulsos culturales de la modernidad. También, dado el crecimiento y extensión de la ciudad, se buscaba reequilibrar la estructura urbana y dar coherencia en un documento a los distintos proyectos existentes. El gran desarrollo de la ciudad y la facilidad de extensión de la cuadrícula generó un inmenso paisaje neutro,

sin referencias geográficas fuertes, con escasos espacios abiertos, con una barranca cada vez más alejada de la costa, sólo visible en los parques Lezama, San Martín y Barrancas de Belgrano donde "... pudo apreciarse la importancia paisajística y referencial de este elemento natural" (Arrese, 2002).

El plan proponía la remodelación del área central, la apertura de la Plaza de Mayo hacia el río y la construcción de sendos rascacielos a ambos lados a modo de portal con la expansión de un gran parque en el área del puerto.

Se convoca a colaborar el paisajista francés Jean Claude Forestier, funcionario de la Municipalidad de París, para elaborar un plan general para los espacios verdes y se podría considerar como el primer antecedente de una visión metropolitana por asociar a la Buenos Aires intramuros con los suburbios más allá de la General Paz.

Entre las propuestas del plan para el borde de la ciudad se destacan, por un lado, la creación de una Gran Avenida Costanera desde Puerto Nuevo hacia el norte, hasta el límite del Municipio, acompañada por una amplia franja de parques, creando barrios residenciales escalonados en forma paralela a lo largo de toda la avenida, como Belgrano Beau Rivage por ejemplo. Es de la mano de estos primeros paisajistas que se introduce el concepto de "barrio parque" en Buenos Aires y una diferenciación entre la zona urbana, organizada con grandes avenidas y bulevares a la manera Haussmaniana, y las áreas suburbanas con un trazado más pintoresquista.

En segundo lugar, el proyecto particularizado de jerarquización del Paseo Costanera Sur, continuando el Balneario Municipal con una avenida paralela al río hasta el Yacht Club Argentino a la altura de la actual calle Córdoba. Ya por entonces se manejaba la idea de la recuperación de la zona ribereña, "recuperar en las condiciones actuales de la ciudad y de su orientación con las ventajas que trae su vecindad privilegiada con el estuario del Plata".

En lo referido al área de Puerto Madero se proponía la continuación de los jardines delanteros de la Casa de Gobierno hasta los diques del puerto, suprimir los galpones paralelos al río reemplazándolos por edificios perpendiculares al puerto y la formación de una plaza monumental, como marcación fuerte de una de las entradas a la ciudad.

No se puede dejar de mencionar que buena parte de las avenidas y parques propuestos por Forestier estaban ya incluidos en el proyecto de la Dirección de Paseos de Buenos Aires, al frente del paisajista Carlos Thays, pero lo más innovador de su planteo fueron las costaneras, dada la magnitud y la propuesta de utilización eficaz del borde fluvial con un fuerte impacto en la configuración real de la ribera como elemento que define y jerarquiza su perfil, constituyéndose en la base de una concepción paisajística. Este fue el antecedente de la actual Costanera Norte, donde se proponía ampliar los bosques de Palermo con tierras de relleno que podrían ponerse a la venta para construir nuevos "barrios parque" y formalizar un eje monumental en la intersección de la avenida Sarmiento, rematado con un muelle donde hoy se ubica el Club de Pescadores, configuración aun visible en la actualidad. Grandes avenidas y áreas públicas, ámbitos, en suma, de la libertad.

A partir de 1920 podemos decir que se observa una intención de reordenar la ciudad, de diseñar, ampliar o remodelar sectores urbanos con propuestas de intervenciones dentro de un plan más ambicioso y general. Todas las prácticas introducidas en esta primera fase van a servir de modelo para los procesos más amplios que observaremos posteriormente pudiendo trazar una relación entre las políticas públicas y los procesos de transformación material, con su representación en el plano simbólico, como resultado de procesos políticos y de transformación estatal e institucional. "En la arquitectura del paisaje, los marcos políticos, económicos y sociales definen no sólo las necesidades locales, sino también sus modelos de respuesta" (Martignoni, 2008).

El desarrollo de nuevos espacios públicos, la falta de oferta de espacios de recreación pública, la rápida obsolescencia del puerto, la recuperación de su río y de su dimensión geográfica negada por la construcción de infraestructuras en su borde han sido constantes en la historia de Buenos Aires. El espacio natural de borde ha sido siempre una obsesión porteña, por la íntima relación existente entre la ciudad y el río, que es el recurso ambiental, paisajístico y productivo más valioso de su historia marcando su destino durante más de cuatro siglos (Arrese, 2002).

Los comienzos del urbanismo

En los sucesivos planes se verifica la continuidad de las ideas y reflexiones sobre el problema del límite, material y simbólico, que representa el río y la relación naturaleza-cultura. En 1927, sobre la propuesta de Forestier, se desarrolla la idea de una plataforma continuando el nivel de la barranca con depósitos bajo nivel. Luego Le Corbusier, durante su visita en 1929, retoma las ideas que se venían formulando y realiza su famoso dibujo de las torres sobre el río. Estos rascacielos en el río, saltando las instalaciones del viejo puerto, cristalizan el conjunto de ideas que se venían debatiendo y considerando previamente (Liernur 2004), y agrega la propuesta de: “un aeropuerto sobre el agua, como culminación del eje que articularía su proyecto, era una posibilidad que en función del aun apreciado valor de los hidroaviones en la ciudad se discutía desde 1924”.

Según Silvestri es una operación artificial que le permite recuperar el control del paisaje en la inmensidad de la escala americana, algo que podríamos llamar la gran dimensión del horizonte y el “... carácter visual del paisaje como construcción experiencial propio de la modernidad”.

Continuando con lo reiterado por los sucesivos planes y estudios urbanísticos para Buenos Aires, en 1938 se formula el Plan de Le Corbusier con los arquitectos Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan en el que se proponía un reordenamiento urbano global y la reafirmación del frente costero como elemento emblemático de la ciudad reforzado con la prolongación del eje de Avenida de Mayo hasta una isla artificial, *la cité des affaires* en la que se elevan cinco rascacielos.

En 1962, el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires propone dotar a la ciudad de un gran Parque Recreativo Central, destinando para ello el área de Puerto Madero más una superficie de 400 has. de tierras a refular.

En 1969 bajo la dirección del arquitecto Juan Ballester Peña, se formula el Esquema Director del año 2000 de la Oficina Regional del Área Metropolitana y el Consejo Nacional de Desarrollo que plantea la sistematización del área central regional sobre la base de proyecciones de aumento demográfico.

En 1971 el Plan de Renovación de la Zona Sur, desarrollado por el arquitecto Juan Kurchan, propone recuperar el barrio sur, una nueva codificación al sur de la avenida Belgrano y que las actividades del área central se extiendan sobre Puerto Madero.

Durante todos esos años, siempre se pensó que las áreas que integran el frente este del centro de la ciudad deberían contribuir a mejorar los problemas portuarios, los administrativos centrales y los recreativos. En definitiva, con planteos de distintas escalas, con diferentes funciones, como área de ampliación del centro.

En 1981 se formula el estudio urbanístico de Extensión del Área Central, ejecutado por los arquitectos Mario Roberto Álvarez, Raúl Raña Veloso, Roberto H. Álvarez, Samuel Forster, Fernando H. Serra y Jorge O. Valera agrupados a este efecto en el Consorcio EAC. El mismo pretende ser un estudio integral, buscando solucionar en el área central la disfuncionalidad diagnosticada. Propone su crecimiento, con nuevos espacios y servicios, con la hipótesis de construcción de cerca de 5.000.000

de m², con una densidad bruta de 810 habitantes por Ha. y una densidad neta de 1.500 hab/Ha. para albergar los crecimientos necesarios para el período de 40 años estudiado (Súarez 1985).

De hecho, los estudios ratifican y actualizan los antecedentes de anteriores planes señalando como solución óptima para el crecimiento de la ciudad el uso de los terrenos ubicados al este de la Av. Huergo-Madero. La propuesta diferenciaba dos sectores, uno sobre los terrenos ya consolidados de Puerto Madero y otro sobre un nuevo relleno de 400 Has. donde se proponía la localización de un gran parque metropolitano que hoy se ha transformado en la Reserva Ecológica. Cabe recordar que eran épocas de administración militar de la ciudad y se había comenzado a construir autopistas urbanas, se demolieron manzanas enteras y se obtuvieron gran cantidad de escombros que fueron a parar al río consolidando el perímetro del relleno de todo el ancho de la vieja Costanera Sur.

La idea de una nueva *city* en la fachada al río, finalmente la propuesta de “ciudad de negocios” de Le Corbusier también formulada para Barcelona y Argel, ha sido referente constante en todos los planes posteriores tanto a escala municipal como metropolitana. Sin embargo, este estudio de 1981 es un proyecto descomunal tanto por su extensión como por su densidad y logra ejecutar el relleno de 400 hectáreas alejando una vez más el río de la ciudad.

Estas relaciones de continuidad y ruptura dan cuenta de que la política no crea nuevas formas sino que selecciona y resignifica formas existentes. Esta relación entre las ideas generales y las propuestas de intervención dan cuenta, tal como plantea Novick, cómo las formas de pensar la ciudad en un determinado momento inciden efectivamente en su configuración por más lentos que sean los procesos.

Buenos Aires, en buena parte de su ribera, ha ido perdiendo su vinculación con el río, sobre el cual se ubica. Dándole tercamente la espalda, ha dejado degradar no sólo el agua como elemento natural sino la arquitectura que había construido como nexo entre la ciudad y el río.

Con el tiempo se fue formando un hábitat natural de especies silvestres, tanto vegetales como animales, declarándose en 1985 Reserva Ecológica por una ordenanza del Honorable Consejo Deliberante. A fines de ese mismo año, la administración de Parques Nacionales sugirió encuadrar el área dentro de la categoría de “reserva abierta”, con una pequeña zona núcleo de uso restringido y varias zonas periféricas amortiguadoras, planteando que estas zonas sean habilitadas para usos turísticos recreativos. Lamentablemente, el plan de manejo de la reserva no se ha podido formular lo que imposibilita un uso público intensivo.

Al mismo tiempo, desde la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UBA el arquitecto Juan Manuel Borthagaray encabezó el estudio de los antecedentes históricos y las propuestas anteriores, además de realizar un relevamiento físico del área para poder definir programas proyectuales dentro del sector del viejo puerto. Este trabajo se realizó en el marco de un convenio entre la facultad y la Secretaría de Estado y Transporte y fue a través de un convenio con l’Ecole Polytechnique de Lausanne y se plantearon distintos mecanismos de urbanización sin transferir el dominio de la tierra.

Contemporáneamente, la Administración General de Puertos había encargado a la consultora Rogge Marin un estudio de refuncionalización de los puertos que recomendó promover la urbanización considerando el abandono de los usos portuarios en gran parte del predio.

En 1986, dentro de la convocatoria a presentar ideas urbano-arquitectónicas para Buenos Aires, varios equipos son premiados por sus propuestas para el área, los premiados para el ensanche área central y la costanera fueron seis equipos.

Con posterioridad la Municipalidad, ante la falta de apoyo político para encarar la formulación de propuestas para toda el área de Puerto Madero, contrata al equipo liderado por Tony Díaz para desarrollar la propuesta de un parque público lindero a la Costanera.

En casi todos los antecedentes recogidos, Puerto Madero había dado lugar a viviendas, equipamientos, parques metropolitanos o ensanches terciarios. Los planes y programas sirvieron para reflexionar sobre las distintas relaciones entre el río, el puerto y la ciudad pero, como en el origen, representó confrontaciones entre la ciudad, la nación y el territorio (Maestriperi, 1992) entre la ciudad real y la ciudad ideal. Podríamos decir que el frente este de la ciudad es, desde el punto de vista histórico, el lugar donde son más visibles las distintas marcas territoriales producto de distintas disputas: la vieja Alameda, el puerto de la ciudad, la Costanera Sur, el relleno de 400has y la reconversión de Puerto Madero.

La ciudad de Buenos Aires no lograba cumplir con el viejo anhelo de recuperar su frente urbano sobre el Río de la Plata ya que los diferentes planes para reconvertir Puerto Madero se fueron sucediendo, sin éxito, desde 1925. Se daba esta circunstancia pese al potencial del área tanto por su extensión de 170 Has. como por su ubicación vecina a Plaza de Mayo.

Generalmente, las iniciativas para intervenir en la zona tropezaban con una superposición de competencias nacionales y municipales conviviendo con empresas privadas que, también, desarrollaban allí usos industriales, generando un complejo problema de jurisdicciones e intereses, a lo que se sumaba la intrusión de varios galpones y el uso marginal como depósitos de algunos otros.

La urbanización de Puerto Madero fue concebida como parte de una política pública para rescatar el área céntrica de la ciudad de Buenos Aires. En ese momento, la experiencia internacional daba cuenta de los procesos de deterioro de los centros históricos como consecuencia del desplazamiento de las funciones centrales hacia nuevas periferias, situación aun incipiente a finales de la década del 80 en nuestra ciudad. La cuestión fundamental fue la transferencia del dominio de las tierras, prácticamente la llave que destrabó la operación, y el modelo de gestión basado en la creación de una empresa pública.

Inicialmente, se suscribió un convenio con el Ayuntamiento de Barcelona que en ese momento comenzaba la remodelación de su viejo puerto, dando inicio a la operación de las Olimpiadas. En 1990 se presenta el resultado del trabajo realizado junto a profesionales locales de las oficinas de planeamiento y de la propia corporación que fueron presentados en una mesa redonda en la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) en julio de ese año. Comienza una dura etapa de oposiciones de amplios sectores que plantean que toda el área debe ser espacio verde y podemos decir que el mérito del “proyecto catalán”, como se lo llamaba en esa época, fue impulsar estos debates e instalar el tema que seguía adelante pese a todo.

Finalmente, se firma un acuerdo y la SCA organiza un Concurso de Ideas, encolumnando no sólo a la entidad sino también al conjunto de los profesionales en el proyecto. Se realiza el mismo con un gran éxito ya que se presentan casi 100 trabajos, lo que demuestra el consenso del proyecto y la gran cantidad de ideas que se pusieron sobre la mesa ante un tema de esta envergadura. Se entregaron tres premios y cinco menciones seleccionados por unanimidad y, luego, con integrantes de los equipos ganadores se conformó un equipo junto a los técnicos de la Corporación para redactar el Master Plan.

En su redacción, presentada en 1994, se pueden ver concretadas algunas de las ideas ya valoradas en el fallo del jurado: los ejes principales de acceso a través de los bulevares Macacha Quemes y Azucena Villaflor donde se implantan los racimos de torres, con una concentración de densidades; el planteo de manzanas cerradas tal como sucede en la mayor parte de la ciudad de Buenos Aires, la gradación de alturas de oeste a este destacando el lugar de los espejos de agua con alturas similares en ambas márgenes; las plazas de cada tramo sobre los diques. El equipo redactor estuvo formado por: Borthagaray, Marré, Doval, Pérez, Carnicer, Xaus, García Espil, Tufaro, Leiderman, arquitectos.

En 1996, de acuerdo a las previsiones del mismo, se convoca al Concurso Nacional de Anteproyectos “Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero y Revitalización y Puesta en Valor de la Costanera Sur”. En las bases se define como objetivo del mismo: “...La liberación al uso público de 17 Has. colindantes a la Costanera Sur... la recuperación y puesta en valor de la Costanera Sur... la incorporación de más de 4 Has. en dique 3 de propiedad municipal... la incorporación al tejido urbano de una faja de 150 m. medidos desde el borde este de la antigua costanera (20 Has.) pertenecientes al área conocida como Reserva Ecológica”.

Las bases abundan en consideraciones sobre el objeto de concurso, planteando la naturaleza polémica que encierra el tema por la inclusión de la Laguna de los Coypos perteneciente a la Reserva. Sin embargo deja clara la voluntad política de dragar y estabilizar la laguna, así como la de diseñar un nuevo borde blando de uso público dentro de la reserva que garantice una nueva relación de la costanera con el agua. Infelizmente este aspecto es el único que no ha podido implementarse hasta la actualidad, conservando como “límite infranqueable” el borde de la renovada costanera.

El concurso es ganado por un equipo, del cual formo parte, Joselevich, Novoa, Garay, Magariños, Sebastián, Vila, arquitectos y Cajide, Verdecchia, arquitectos asociados.

Desde el punto de vista paisajístico, se han generado nuevos espacios públicos con una oferta contemporánea de usos recreativos, se ha aprovechado la calidad de paisaje de los espejos de agua y se han recuperado viejos espacios públicos como la antigua costanera. Sin embargo, esta última acción no ha tenido la capacidad de regenerar el borde fluvial por la imposibilidad de integrar funcionalmente la Reserva Ecológica. (Este ha sido siempre un tema polémico con intereses contrapuestos y un pobre debate público que, como otros temas de la ribera, termina inhibiendo toda posibilidad de redefinición de sus características de uso e integración). De esta forma, no sólo se resignificó un ámbito con identidad y memoria, sino que se ha creado un nuevo paisaje de espacios públicos que evocan la barranca y complementan el carácter popular del área.

Otros sectores de la ribera, aunque con menos intensidad, han tenido también confrontaciones, como la Costanera Norte con la reiterada intención de ampliación de Aeroparque. Esta reiteración de nuevas infraestructuras de equipamiento o transporte y la necesidad de consolidar nuevos frentes ribereños como espacios públicos recreativos en forma de paseos, parques, embarcaderos o balnearios se sigue repitiendo en Buenos Aires.

El análisis de todas estas marcas, propias de los gestos transformadores de la sociedad, permitirá comprender la convicción en la apropiación territorial resolviendo los problemas de supervivencia y analizar históricamente la persistencia de las señales en el paisaje como la proyección cultural de una sociedad sobre un espacio determinado desde la dimensión material, espiritual, ideológica y simbólica (Nogué, 2007).

El presente

Hoy en día Puerto Madero quedó situado entre la ciudad y la Reserva Ecológica, por lo tanto no tiene una relación directa con el Río de la Plata y la Costanera no ha recuperado su carácter de borde de agua, sin embargo no podemos dejar de reconocer que el proyecto es esencial para la recuperación de la costa de Buenos Aires. Históricamente la zona, como área de oportunidad, ha sido siempre objeto de tensiones especulativas de inversores privados; como dato singular, ya existió en 1892 un proyecto de loteo inmobiliario formulado por Madero-Baring Brothers para financiar el proyecto del puerto que proponía Madero en el triángulo formado por los diques y la actual costanera (Novick, 2001).

Sin embargo, Buenos Aires tiene una larga tradición de aprovechamiento de los espacios públicos y fundamentalmente de la costa aunque carezca de equipamientos adecuados para el uso masivo y las restricciones de la contaminación. La apropiación de todos los espacios verdes públicos se ve actualmente en todas las plazas y parques de la ciudad, aunque las condiciones no sean siempre óptimas. La progresiva e intensiva urbanización fue moldeando y ocultando una situación geográfica excepcional y llena de riqueza. Intentar descubrir esos rastros puede permitir encontrar el hilo civilizador y las distintas huellas de la evolución territorial y urbana.

La costa como invariante territorial aparece permanentemente y es un referente central para observar la apropiación de los territorios por la población y dar cuenta de los sucesivos modos de habitar.

En la ribera de la ciudad de Buenos Aires han tenido lugar durante la década del 90 múltiples iniciativas contemporáneas, cuya característica común fue la autonomía de concepción y gestión –cuando no el antagonismo– cuyo manejo mediático ha construido un imaginario colectivo confuso acerca de su destino futuro. En ella convivieron, y lo siguen haciendo, un conjunto de iniciativas fragmentarias junto con proyectos de infraestructura y de recuperación de espacio público, entre las que no se comprenden las fronteras y que no terminan de configurar un proyecto sustentable.

Como ejemplos podemos mencionar: Retiro con la adecuación de la infraestructura ferroviaria y la urbanización de parte de los terrenos; la Isla Demarchi mayoritariamente subocupada con instalaciones públicas obsoletas; el proyecto de desarrollo inmobiliario en Dársena Norte –con cierto grado de actualidad visto el Concurso Internacional de Ideas Buenos Aires SXXI que, sobre una superficie de 80.000 m², vuelve una vez más sobre: “...área fuertemente simbólica por ser simultáneamente su contacto con el río abierto y con el centro administrativo y económico de la capital... transformar el área en un verdadero hito celebratorio... un símbolo de Buenos Aires... una imagen identificatoria para este espacio significativo, extensivo a la ciudad toda”; Santa María del Plata en la ex ciudad deportiva de Boca; la ampliación del puerto junto a la resolución del acceso ferroviario al mismo; la autopista ribereña; el proyecto del Tren del Este; la ampliación de Aeroparque con el nuevo trazado de la Costanera Norte actualmente con obras parciales; lo que se llamó programa Buenos Aires y el Río que concretó en rellenos existentes parques como el de los Niños y el de Ciudad Universitaria. Este rosario de proyectos se completa con el reciente anuncio de “península ecológica”: un nuevo relleno costero, detrás de la Central Termoeléctrica en la Costanera Sur, destinado al desarrollo de tecnologías que permitan transformar la basura en materia prima, con alrededor de 20 has., realizado con restos de obras, escombros o tierra de la limpieza de arroyos entubados como siempre se ha hecho en Buenos Aires.

Según fuentes periodísticas en la ciudad se agregaron: “...en promedio, 20 hectáreas de terreno por año por los rellenos en la costa del Río de la Plata desde 1925. En total, se sumaron unas 1700 has. La ciudad tiene en total unas 22.000 hectáreas”. Esta tradición de rellenos, así como la histórica contaminación de sus aguas, marcan a la ribera a través de los años y van grabando su paisaje por medio de estas formas de ocupación territorial.

En una investigación realizada en 2000 con Aguilar et. alt., se señalaba también la inmadurez político-institucional como factor inhibitor del desarrollo de proyectos que, como estos, requieren de la formación de consenso ya que comportan escenarios caracterizados por el conflicto de intereses. Observamos que en el caso de la ribera de Buenos Aires este factor es protagónico y su “no solución”, a diferencia de lo sucedido en el resto del área metropolitana, atenta contra el éxito de la propia lógica del mercado (Aguilar, 2005). El conflicto de intereses es esencial a su configuración y evidencia quienes ganaron la disputa por apropiarse del territorio en cada etapa de la historia. Su impronta fundacional

está atravesada por la raíz de esa disputa, por el estuario como principal vía de intercambio comercial –lo cual deviene en la consolidación del nodo de infraestructura portuario-ferroviaria principal de la región– y por el valor paisajístico de la barranca, sea para loteos privados y/o dotación de espacios públicos, según el énfasis donde esté puesta la voluntad política de los gobiernos de turno.

Los cambios estructurales de la última década del siglo XX, que terminan en la fenomenal crisis del 2001, reconocen una vez más la ribera como principal área de oportunidad y de disputa: oportunidad basada en la renovada significación que adoptan las infraestructuras en el contexto del proceso privatizador, así como las grandes superficies de suelo vacante o infrautilizado con emplazamiento estratégico para la promoción de negocios inmobiliarios. La presencia de este subsistema de redes irresueltas es el factor disparador de gran parte de la conflictividad sistémica de la Ribera, así como el factor inhibitorio fundamental de la puesta en marcha de los proyectos urbanos asociados al área.

Pero esta vez, si bien los actores sociales involucrados son los mismos, en términos generales, que en otros sectores del territorio, la sinergia que se produce en su mutua articulación es lo suficientemente negativa como para impedir el avance de las transformaciones. O sea, el sistema de intereses que confluye en este espacio se contrapone a tal punto que impide cualquier concreción.

A su vez, las dinámicas contemporáneas tienden a despojar a las áreas urbanas de los atributos que hacían de ellas ciudad, a borrar de manera irreversible el límite físico de la urbanización en una especie de tránsito geográfico con una tendencia a la ampliación de las áreas urbanas para integrar territorios siempre más vastos. La creciente especialización funcional de los lugares y el incremento de la segregación urbana de los grupos sociales, se conjugan para hacer que la mayoría de los ciudadanos tengan una visión cotidiana muy selectiva y reducida de los espacios urbanos en los que viven. Una visión que deviene del uso sesgado del espacio urbano según las necesidades, los hábitos, las afinidades, las capacidades y también las posibilidades de cada ciudadano.

Reflexiones finales

Estos nuevos paisajes metropolitanos ya no tienen, como en su concepción tradicional, “...una composición morfológica estable que se aprecia o rechaza a través de la lente particular que impone la cultura en la aprehensión sensorial, pero también intelectual de los elementos que rodean al individuo en su cotidianidad” (Hiernaux, 2007). Hoy, el paisaje urbano es sobre todo un entorno de vida signado por el carácter dinámico y cambiante que imponen los cambios y los flujos innovadores de la cultura actual donde nada es fijo ni inmutable. Podríamos decir que, el paisaje, es actualmente un tema de debate cultural (Jarque, Fietta): “...Más que un debate estético, se ha convertido en una cuestión territorial y cultural”.

Hoy, los problemas no son muy diferentes a los que había que resolver en el XIX. Han cambiado los modos y la complejidad de los mismos pero, como en un continuo, estos siguen siendo el funcionamiento del puerto y su ubicación, el tráfico de mercancías, la conectividad norte sur, la falta de conexión del centro con la nueva urbanización de Puerto Madero y sus espacios recreativos y el aprovechamiento paisajístico, recreativo y ambiental del borde fluvial.

Si pensamos a la ciudad, ante todo, como un proyecto de futuro, como un paisaje latente (González Virós, 2007), tenemos el compromiso intelectual de aprovechar el análisis de las distintas experiencias desarrolladas, evaluando las continuidades y rupturas para retomar los desafíos del presente haciendo un aporte que entienda las actuales necesidades y posibilidades más allá de cualquier oposición o antagonismo.

Teniendo al paisaje no como sinónimo de naturaleza, sino más bien como producto de la acción del hombre en sociedad que, con su economía y su cultura y con la arquitectura como instrumento principal, acota un territorio y transforma su medio dando como resultado los paisajes urbanos. Mutando, al compás de la vida y del tiempo, lo que nos viene dado, es decir, la naturaleza con su geografía como escenario cambiante, trazando el rostro del nuevo paisaje con la arquitectura y su lógica territorial, histórica y social.

Sabiendo que el paisaje ha sido, antes que todo, el referente central para estudiar la larga duración en la apropiación de los territorios por las poblaciones y útil para revelar vestigios históricos que, como los caminos del agua en la ciudad, nos pueden permitir recuperar un hilo histórico, civilizado y civilizador de los sucesivos asentamientos en el lugar.

Algo así como recuperar el límite y el encuentro de la llanura y el río, que era originalmente la barranca, ayudando a enhebrar los distintos proyectos buscando una armonía entre la historia y la naturaleza; entendiendo al paisaje como materia prima, tal como lo caracteriza Martignoni, definiendo la necesidad local de experimentación como respuesta a la necesidad de adaptación y cambio del lugar y de los habitantes de la ciudad a través del tiempo, con una concepción de paisaje duradero, fruto de la inscripción secular de las poblaciones en su entorno natural.

Kevin Kelly, en *Las nueve leyes de Dios*, habla de “cambiar el cambio” mediante una evolución profunda en la aceptación del cambio y de las leyes que los producen a través del tiempo, pero reconociendo que dejan marcas en el territorio y sabiendo que no hay manera de predecir o de garantizar inmovilidad o permanencia, con el desafío de adaptarse a ellas y ser autores de su redefinición.

Entender el paisaje de la ciudad apoyados sobre el paisaje existente, alimentado por el mismo, invadiéndolo y modificándolo, dejando huellas y rastros, ya que la ciudad es paisaje convertido en ciudad (Martignoni, 2008). Ver a la ciudad como lugar de cambio, crecimiento y posibilidades, mutando sobre sí misma, resolviendo sus necesidades y modificando el paisaje para convertirlo en otro. Como la pieza de un “puzzle” que se retira para redefinirla territorialmente, cargarla de significados y, porque no, volverla más hermosa.

Bibliografía

- Aguilar, Marta et.al. (2005). *Buenos Aires a la deriva, Transformaciones urbanas recientes*: “La ribera de la ciudad de Buenos Aires: entre la parálisis y el desconcierto”. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Arrese, Alvaro Daniel. (2002). *El Río de la Plata como territorio*: “Buenos Aires y la ribera del Plata”. Buenos Aires: Ediciones Infinito, FADU-UBA, Furban.
- Borthagaray, Juan Manuel, compilador. (2002). *El Río de la Plata como territorio*, Buenos Aires: Ediciones Infinito, FADU-UBA, Furban.
- Comunidad de Madrid - Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. (1988). *20 Ideas para Buenos Aires*, Madrid.
- Ferreira Nunes, Joao. (2007). La persistencia de las señales en el paisaje. *Revista Paisa* N°002, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, junio de 2007.
- Gonzalez Viros, Itziar. (2007). *La Construcción Social del Paisaje*: “La percepción y el trazado del territorio latente”. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- Hiernaux, Daniel. (2007). *La Construcción Social del Paisaje*: “Paisajes fugaces y geografías efímeras en la metrópolis contemporánea”. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- Jarque, Fietta. (2008). La rebelión del paisaje. Suplemento Babelia Diario *El País* septiembre, Buenos Aires.

- Liernur, Jorge Francisco. (2004). *Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado*. Arquitectos 054 noviembre, Portal Vitruvius.
- Martignoni, Jimena. (2008). *Latinscapes. El paisaje como materia prima*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. (1988). *Propuestas de renovación urbana en tres áreas de Buenos Aires*. Secretaría de Obras Públicas, Consejo de Planificación Urbana, Buenos Aires.
- Nogué, Joan (ed.) (2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- Novick, Alicia. (2000). Planes versus Proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936). *Revista de Urbanismo*. Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Departamento de Urbanismo, Santiago de Chile, agosto de 2000.
- Novick, Alicia. (2001). La costa en proyectos. *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos* N°201, Buenos Aires.
- Novick, Alicia. (2004). *Espacios públicos y proyectos urbanos. Oposiciones, hegemonías e interrogantes*. Arquitectos 054 Portal Vitruvius.
- Silvestri, Graciela. (1993). *La ciudad y el río: sus relaciones entre técnica y naturaleza. El caso del puerto de Buenos Aires*. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo, Trabajo de Crítica N° 37 editado por el IAA, Buenos Aires.
- Silvestri, Graciela y Aliata Fernando. (2001). *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Suarez, Odilia. (1985). *Estudio de Planes y Propuestas para el Código de Buenos Aires*. Buenos Aires. Buenos Aires, FADU-UBA.
- Varas, Alberto. (2000). *Buenos Aires, natural + artificial. Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje*. Madrid: Universidad de Palermo, Universidad de Harvard, Universidad de Buenos Aires.
- Welch Guerra, Max (editor). (2005). *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Summary: The landscape has been, before everything, the referring power station to study the long duration in the appropriation of the territories by the populations and useful to reveal historical vestiges that, like the ways of the water in the city, can allow us to reclaim an historical thread, civilized and civilizer of the successive establishments in the place.

Key words: Territory - urbanism - observatory - society - marks - tracks.

Resumo: A paisagem foi, antes que tudo, o referente central para estudar a longa duração na apropriação dos territórios pelas populações e útil para revelar vestígios históricos que, como os caminhos do água na cidade, podem-nos permitir recuperar um fio histórico, civilizado e civilizador dos sucessivos assentamentos no lugar.

Palavras chaves: Território - urbanismo - observatório - sociedade - marcas - impressões.

* Arquitecta con Especialización en Proyecto Urbano (UBA). Se desempeña como coordinadora académica de la carrera de Planificación y Diseño del Paisaje de la UBA y consejera en el Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Fue directora de investigación en FADU - UBA, área de catalogación del Patrimonio Arquitectónico y Urbano de la Ciudad de Buenos Aires, con libros publicados sobre 9 barrios y una guía de arquitectura de la ciudad. Participó y fue premiada en Concursos incluyendo el de "Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero" de 40 has., con sectores ya ejecutados.